UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES 15-0
DIAGRAMA DEL SISTEMA 15-0
INFORMACIONES DE SERVICIO 15-1
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS 15-2
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO 15-3
BOBINA DE ENCENDIDO 15-5
MÓDULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO 15-6
PUNTO DE ENCENDIDO 15-6

INFORMACIONES DE SERVICIO

INSTRUCCIONES GENERALES

- Algunos componentes eléctricos se podrán dañar en caso de que los terminales o conectores sean enchufados o desenchufados con el interruptor de encendido activado y presencia de corriente eléctrica.
- Mientras la inspección del sistema de encendido, siempre siga los procedimientos descritos en la investigación de averías (remítase a la página 15-2).
- El punto de encendido no se puede ajustar, ya que el módulo de control del encendido es ajustado en la fábrica.
- El módulo de control del encendido (ICM) se puede dañar si se le deja caer. Ello también podrá ser dañado en caso de que su conector sea desconectado con la presencia de corriente, debido a la tensión excesiva. Siempre desactive el interruptor de encendido antes de empezar los servicios en el módulo de control del encendido.
- Los defectos en el sistema de encendido generalmente están relacionados a conexiones inadecuadas. Compruebe las conexiones del sistema de encendido antes de proseguir.
- Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. El uso del motor de arranque (solamente BIZ 125 ES) con la batería flaca puede resultar en baja velocidad de accionamiento del motor, bien como en la falta de chispa en la bujía.
- Utilice una bujía de encendido con el grado térmico correcto. La utilización de una bujía de encendido incorrecta puede dañar el motor.

ESPECIFICACIONES

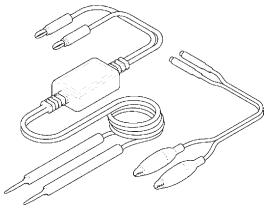
Ítem		Especificaciones
Bujía de encendido	Padrón	CPR6EA-9 (NGK)
	Opcional	CPR7EA-9 (NGK)
Separación de los electrodos de la bujía de encendido		0,80 – 0,90 mm
Pico de tensión de la bobina de encendido		100 V mínimo
Pico de tensión del generador de impulsos del encendido		0,7 V mínimo
Punto de encendido		15° APMS a 1.400 rpm

VALOR DE PAR DE APRIETE

Tapa de inspección del punto de encendido	6 N.m (0,6 kgf.m)

HERRAMIENTA ESPECIAL

Probador Imrie (modelo 625) o
Adaptador del pico de tensión
07HGJ-0020100



con multitester comercialmente disponible (impedancia mínima de 10 MΩ/VCC)

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

BIZ 125 ES:

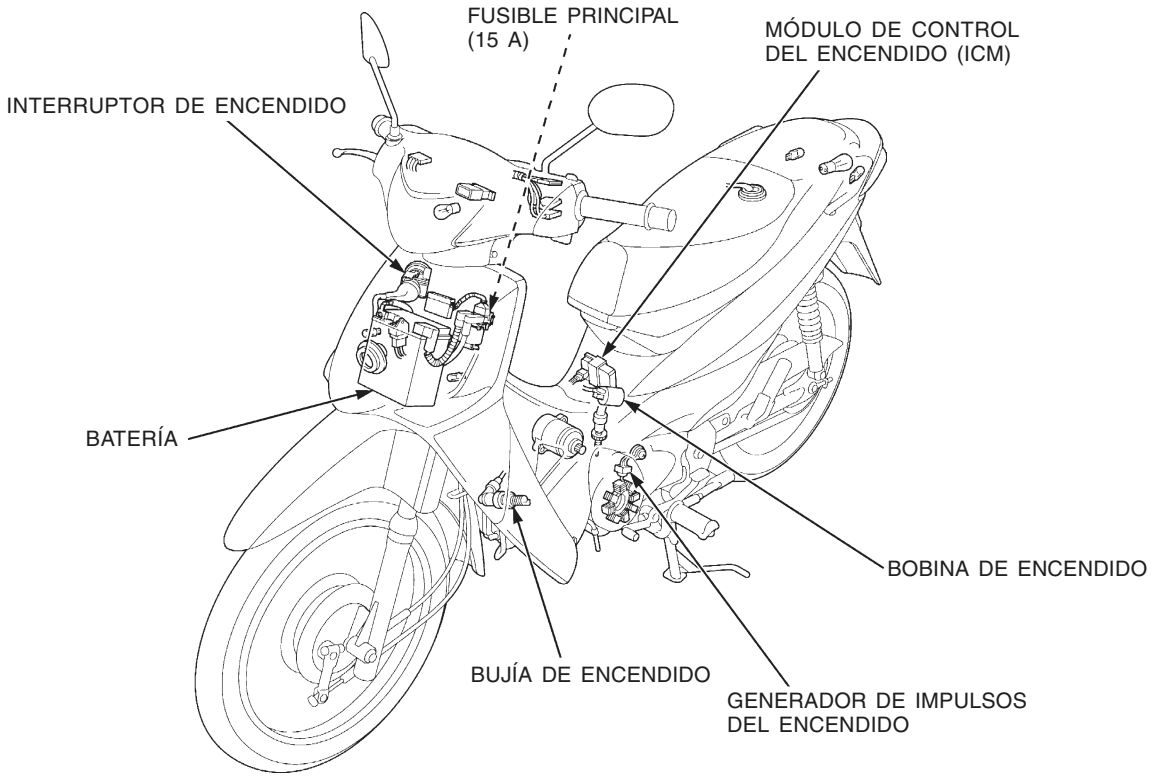
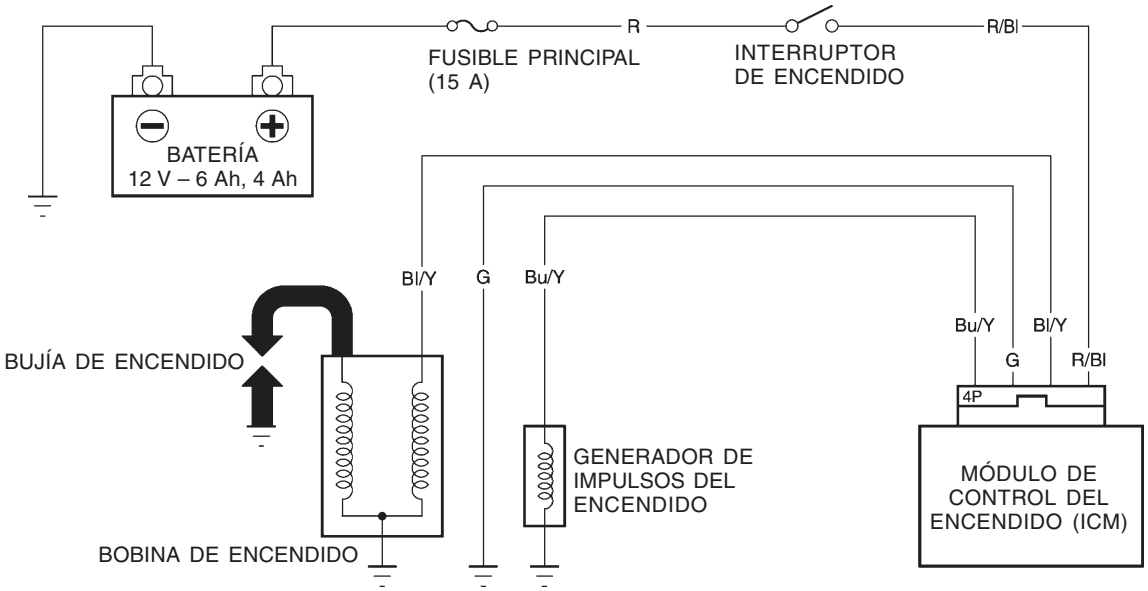


DIAGRAMA DEL SISTEMA



Bl	NEGRO	Br	MARRÓN
Y	AMARILLO	O	ANARANJADO
Bu	AZUL	Lb	AZUL CLARO
G	VERDE	Lg	VERDE CLARO
R	ROJO	P	ROSADO
W	BLANCO	Gr	GRIS

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

- Inspeccione los siguientes ítems antes de investigar el sistema:
  – Bujía de encendido defectuosa
  – Capa supresora de la bujía de encendido o conexión del cable de la bujía flojos
  – Penetración de agua en la capa supresora de la bujía de encendido (fuga de tensión en el secundario de la bobina de encendido).
- Si no hay chispa en el cilindro, reemplace provisoriamente la bobina de encendido por otra en buen estado y efectúe la prueba de chispa. La bobina reemplazada estará defectuosa en caso de que haya chispa en esa nueva condición.

No hay chispa

Condición anormal		Causa probable (compruebe en el siguiente orden numérico)
Pico de tensión del primario de la bobina de encendido	Bajo pico de tensión	1. Impedancia del multitester muy baja; abajo de 10MΩ/VCC. 2. Velocidad de arranque muy baja. – Batería descargada (solamente BIZ125ES) – Fuerza de operación del pedal de arranque flaca. 3. El ajuste del probador y los impulsos medidos no están sincronizados (El sistema estará normal en caso de que la tensión medida esté más allá de la tensión correcta al menos una vez). 4. Conexión incorrecta de los conectores o circuito abierto en el sistema de encendido. 5. Bobina de encendido defectuosa 6. Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso (En caso de que los ítems 1 a 5 sean normales).
	Sin pico de tensión	1. Conexiones del adaptador de pico de tensión incorrectas. 2. Interruptor de encendido defectuoso. 3. Conector del módulo de control del encendido (ICM) conectado incorrectamente o flojo. 4. Circuito abierto o conexión floja en el hilo Negro/amarillo. 5. Circuito abierto o conexión floja en los hilos Verdes del módulo de control del encendido (ICM). 6. Adaptador del pico de tensión o probador Imrie defectuoso. 7. Generador de impulsos del encendido defectuoso (Mida el pico de tensión.) 8. Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso (En caso de que los ítems 1 a 7 sean normales).
	Pico de tensión normal, pero no hay chispa	1. Bujía de encendido defectuosa o fuga de corriente en el secundario de la bobina de encendido. 2. Bobina de encendido defectuosa
Generador de impulsos del encendido	Bajo pico de tensión	1. Impedancia del multitester muy baja; abajo de 10MΩ/VCC. 2. Velocidad de arranque muy baja. – Batería descargada (solamente BIZ125ES) – Fuerza de operación del pedal de arranque flaca. 3. El ajuste del probador y los impulsos medidos no están sincronizados (El sistema estará normal en caso de que la tensión medida esté más allá de la tensión correcta al menos una vez). 4. Generador de impulsos del encendido defectuoso (caso los ítems 1 a 3 sean normales).
	Sin pico de tensión	1. Adaptador del pico de tensión o probador Imrie defectuoso. 2. Generador de impulsos del encendido defectuoso

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

NOTA

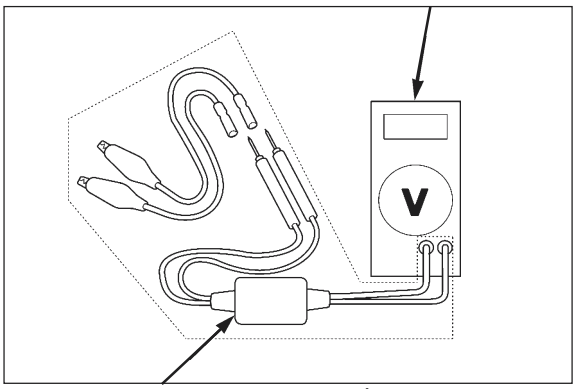
- Si no hay chispa en la bujía, compruebe las conexiones con respecto a contactos defectuosos o flojos antes de medir el pico de tensión.
- Utilice un multitester comercialmente disponible con una impedancia mínima de 10 MΩ/VCC.
- Los valores mostrados serán diferentes dependiendo de la impedancia interna del multitester.
- En caso de que se utilice un probador Imrie (modelo 625), siga las instrucciones del fabricante.

Conecte el adaptador del pico de tensión al multitester o utilice un probador Imrie.

HERRAMIENTAS ESPECIALES:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100
con multitester comercialmente disponible
(impedancia mínima de 10 MΩ/VCC)



PICO DE TENSIÓN DEL PRIMARIO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

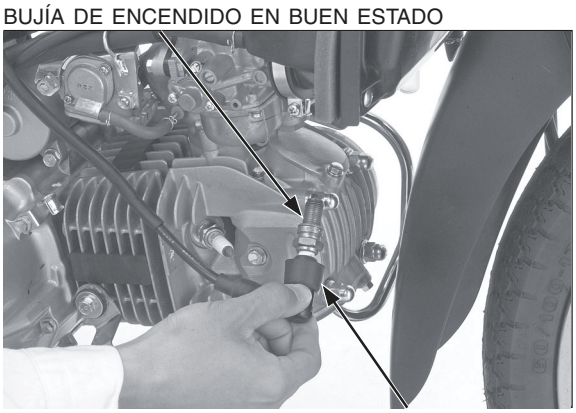
NOTA

- Compruebe todas las conexiones del sistema antes de efectuar la inspección. En caso de que alguna conexión esté inadecuada, la tensión medida podrá estar incorrecta.
- Compruebe la compresión en el cilindro y asegúrese de que la bujía de encendido esté correctamente instalada en la culata.

Quite el protector de piernas (pág. 2-2).

Desenchufe la capa supresora de ruido de la bujía de encendido.

Conecte una bujía de encendido en buen estado en la capa supresora y haga la conexión a la tierra de la bujía en la culata, de la misma manera que en la prueba de chispa.



NOTA

No desenchufe el cable primario de la bobina de encendido.

Con el cable primario de la bobina de encendido enchufado, conecte las puntas de prueba del adaptador de pico de tensión o probador Imrie al conector del cable primario de la bobina y al tierra del chasis.

HERRAMIENTAS ESPECIALES:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100
con multitester comercialmente disponible
(impedancia mínima de 10MΩ/VCC)

Conexión:
Terminal Negro/amarillo (–) – Tierra del chasis (+)

Coloque la transmisión al punto muerto y active el interruptor de encendido (posición “ON”).

⚠ ADVERTENCIA

Para evitar choques eléctricos, no toque en las puntas de prueba del probador y en la bujía de encendido.

Arranque el motor con el motor de arranque (solamente BIZ 125 ES) o pedal de arranque y efectúe la lectura del pico de tensión del primario de la bobina de encendido.

Pico de tensión: mínimo de 100 V

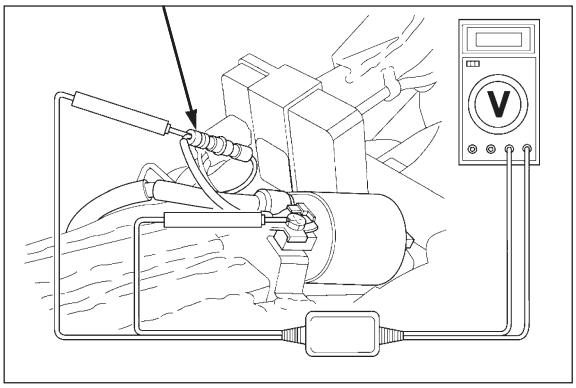
NOTA

Aunque el valor medido sea diferente para la bobina de encendido, ella estará normal en caso de que la tensión sea mayor que el valor especificado.

Si el pico de tensión es anormal, compruebe con respecto a circuito abierto o conexiones inadecuadas en los conectores del hilo Negro/amarillo.

Si el cableado está normal, remítase a la tabla de investigación de averías en la página 15-2.

CONECTOR DEL CABLE PRIMARIO



PICO DE TENSIÓN DEL GENERADOR DE IMPULSOS DEL ENCENDIDO

NOTA

Compruebe la compresión en el cilindro y asegúrese de que la bujía de encendido esté correctamente instalada en la culata.

Quite el protector de piernas (página 2-2).

Desenchufe el conector 4P del módulo de control del encendido (ICM).

Conecte las puntas de prueba del adaptador de pico de tensión o probador Imrie en los terminales del conector del lado del cableado.

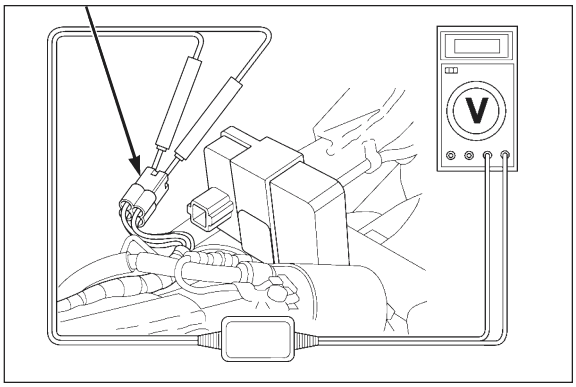
HERRAMIENTAS ESPECIALES:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100
con multitester comercialmente disponible
(impedancia mínima de 10MΩ/VCC)

Conexión: Azul/amarillo (+) – Verde (–)

CONECTOR 4P



Coloque la transmisión al punto muerto y active el interruptor de encendido (posición “ON”).

Arranque el motor con el motor de arranque (solamente BIZ 125 ES) o pedal de arranque y efectúe la lectura del pico de tensión del generador de impulsos de encendido.

Pico de tensión: 0,7 V mínimo

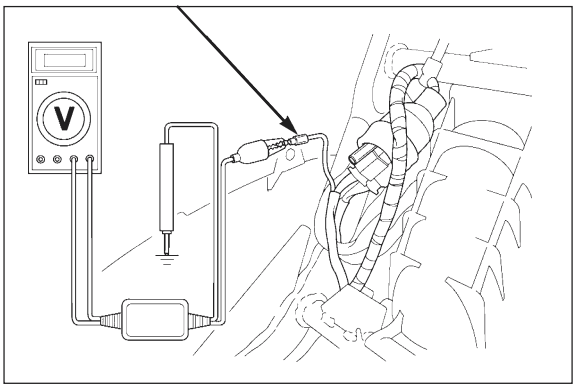
En caso de que el pico de tensión medido en el conector 4P del ICM esté fuera de las especificaciones, mida el pico de tensión en el conector del cableado del generador de impulsos del encendido.

Desenchufe el conector del cable del generador de impulsos del encendido y conecte las puntas de prueba del probador al conector del cableado del generador de impulsos del encendido y al tierra del chasis.

Mida el pico de tensión del mismo modo con que fue medido en el conector del ICM y compárelo con la tensión medida en el conector del ICM.

- Si el pico de tensión medido en el ICM es anormal y el pico de tensión medido en el generador de impulsos del encendido es normal, hay un circuito abierto, un cortocircuito o conexiones flojas en el cableado.
- Si ambas las medidas están fuera de las especificaciones, compruebe todos los ítems, remitiéndose a la tabla de investigación de averías en la página 15-2.

CONECTOR DEL CABLEADO DEL GENERADOR DE IMPULSOS DEL ENCENDIDO



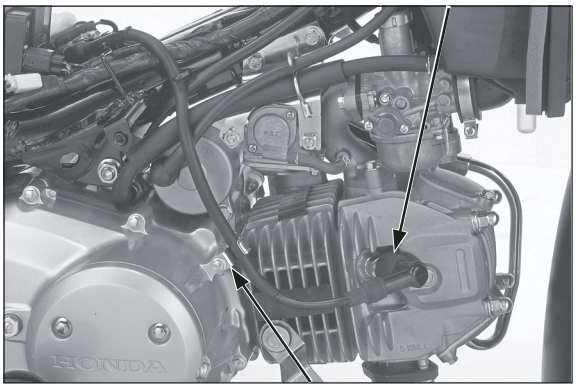
BOBINA DE ENCENDIDO

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el protector de piernas (pág. 2-2).

Desenchufe la capa supresora de la bujía de encendido y quite el cable de su prendedor.

CAPA SUPRESORA DE RUIDO DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO



PRENDEDOR

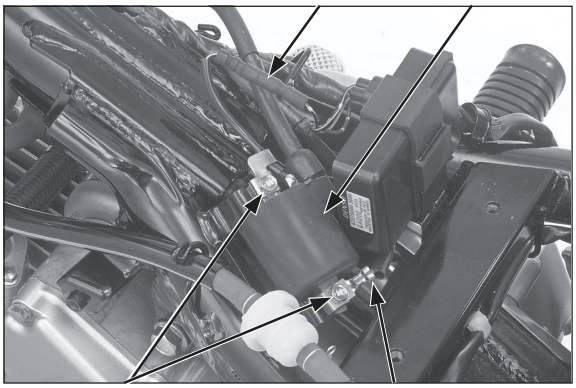
Desenchufe el conector del cable primario de la bobina de encendido.

Quite los tornillos, el cable-tierra y la bobina de encendido.

Instale la bobina de encendido en el orden inverso al desmontaje.

CONECTOR DEL CABLE PRIMARIO

BOBINA DE ENCENDIDO



TORNILLOS

CABLE-TIERRA

MÓDULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el protector de piernas (pág. 2-2).

Desenchufe el conector 4P del ICM y quite el ICM del soporte.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.

PUNTO DE ENCENDIDO

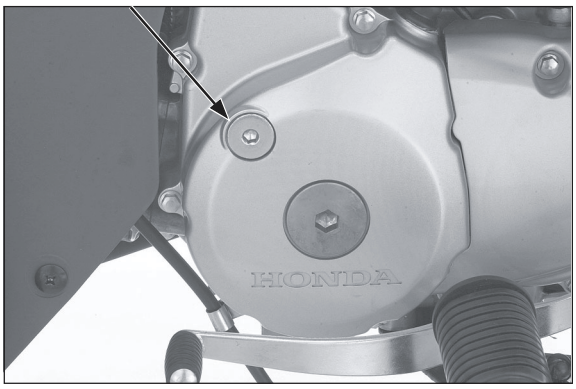
Caliente el motor.

Apague el motor y quite la tapa de inspección del punto de encendido.

Conecte un tacómetro siguiendo las instrucciones de operación del fabricante.

NOTA

Lea las instrucciones de operación de la lámpara estroboscópica.

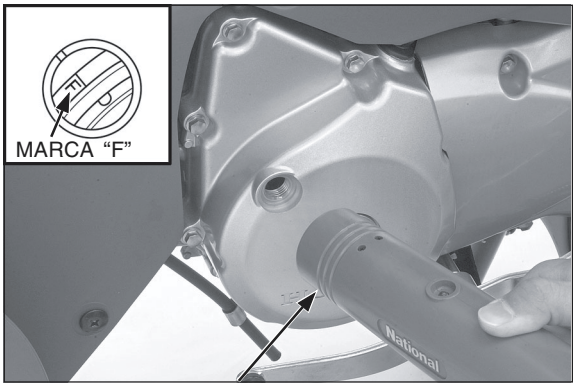


Conecte la lámpara estroboscópica al cable de la bujía de encendido.

Arranque el motor y manténgalo en ralentí.

Ralentí del motor: 1.400 ± 100 rpm

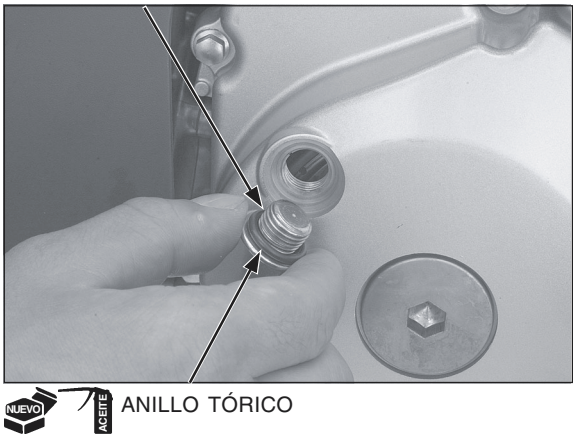
El punto de encendido estará correcto en caso de que la marca “F” en el volante del motor esté alineada con el entalle de referencia en la tapa izquierda de la carcasa del motor.



Aplique aceite limpio para motor en el nuevo anillo tórico.

Instale la tapa de inspección del punto de encendido y apriétela al par especificado.

PAR DE APRIETE: 6 N.m (0,6 kgf.m)



COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **BIZ 125 KS • ES**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 17 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección. Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 19, “Investigación de Averías”.

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
MOTOR	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
MOTOR	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
MOTOR	CULATA/VÁLVULAS	7
MOTOR	CILINDRO/PISTÓN	8
MOTOR	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS	9
MOTOR	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
MOTOR	CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/CONJUNTO DE ARRANQUE	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
CHASIS	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	14
SISTEMA ELÉCTRICO	SISTEMA DE ENCENDIDO	15
SISTEMA ELÉCTRICO	ARRANQUE ELÉCTRICO (BIZ 125 ES)	16
SISTEMA ELÉCTRICO	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	17
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	18
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	19